



Sud-Est SE.2010 Armagnac



AIC = 3.121.4752.10.83

Die Sud-Est SE.2010 Armagnac war ein viermotoriges Langstrecken-Verkehrsflugzeug des französischen Herstellers SNCASE. Mit über 77 Tonnen Startgewicht und knapp 50 m Spannweite war sie zur damaligen Zeit eines der größten Zivilflugzeuge und bot Platz für bis zu 160 Passagiere. Neben dem Prototyp von 1949 entstanden in Toulouse acht Serienflugzeuge. Wegen fehlender Wirtschaftlichkeit wurden sie ab Ende der 1950er-Jahre verschrottet, die letzten beiden 1968 und 1975.

Geschichte

Die SE.2010 Armagnac war die Nachfolgerin der SE.161. Die Entwicklung begann Anfang der 1940er-Jahre im Auftrag der Air France. Die zunächst als SE.2000 bezeichneten Flugzeuge sollten im Transatlantikverkehr eingesetzt werden. Der Zweite Weltkrieg verzögerte die Entwicklung. Der Erstflug fand am 2. April 1949 statt.

Geplant war die Lieferung von 15 Maschinen an Air France. 1952 zog die Fluggesellschaft den Auftrag zurück. Begründet wurde dies mit der für den Transatlantikverkehr ungenügenden Reichweite. Für den wirtschaftlichen Einsatz auf alternativen Flugstrecken galt die Armagnac als zu groß. Ein weiterer Kritikpunkt war die unbefriedigende Motorleistung. Da die Serienproduktion bereits angelaufen war, wurden noch acht Exemplare fertiggestellt und anderen Fluggesellschaften angeboten.

Konstruktion

Die Armagnac war ein als Mitteldecker ausgelegtes Ganzmetallflugzeug und verfügte über ein einziehbares Dreibeinwerk. Als Antrieb dienten vier Pratt & Whitney R-4360-B13 Wasp Major-Sternmotoren, mit 3.500 PS die stärksten damals verfügbaren Triebwerke. Sie erwiesen sich aufgrund des hohen Flugzeuggewichts als zu schwach. Zum Einsatz kamen vierblättrige Verstellpropeller mit einem Durchmesser von 4,65 Metern.



Eine Besonderheit war der ungewöhnlich große Rumpf mit einem Kreisdurchmesser von 4,70 Metern. Dieser war nachträglich erweitert worden, um ausreichend Platz für Schlafkojen zu schaffen. Da die Reichweite durch diese Umplanung von 6.500 auf 5.000 Kilometer sank, waren Transatlantikflüge nur noch eingeschränkt möglich.

In der druckbelüfteten Passagierkabine konnten bis zu 160 Fluggäste untergebracht werden. Die Standardbestuhlung sah 78 Plätze vor, auf Langstreckenflügen plante man die Beförderung von 60-64 Passagieren in Schlafkojen.

Nutzung

Von den acht fertiggestellten Serienmodellen gingen vier an die Fluggesellschaft **TAI** (*Transports Aérien Intercontinentaux*), die damit die Strecken nach Abidjan, Casablanca, Dakar und Tananarivo beflog sowie Pilgerflüge nach Mekka durchführte. Wegen fehlender Wirtschaftlichkeit musterte TAI die Maschinen jedoch bereits nach acht Monaten, im Juni 1953, wieder aus.

Um Fracht, Post und Soldaten von Frankreich aus nach Französisch-Indochina zu befördern, wurde eigens für diesen Zweck die Fluggesellschaft **SAGETA** (*Société Auxiliaire de Gérance et d'Exploitation de Transport Aériens*) gegründet. Sie übernahm von der Regierung auf kostenloser Leih-Basis sieben Flugzeuge, um die Strecke von Toulouse nach Saigon zu bedienen (in der Regel über Beirut, Karachi und Kalkutta).

Mit Ende des Indochinakriegs 1954 wurden sie zunächst abgestellt. Zwei Maschinen kamen noch 1956 zum Einsatz, um die französischen Sportler zu den Olympischen Sommerspielen nach Melbourne zu bringen. Bis Oktober 1958 wurden Maschinen dieses Typs durch SAGETA auf Kurz- und Mittelstrecken eingesetzt, z.B. nach England, Djibouti und Tunesien. Danach wurden die 5 verbliebenen Flugzeuge Ende 1958 in Paris-Orly erneut abgestellt und Anfang 1959 nach Bordeaux überführt, wo die letzte 1975 verschrottet wurde.

Technische Daten

Besatzung	7–9, darunter 3–4 Flugbegleiter
Passagiere	64–160
Länge	39,63 m
Spannweite	48,95 m
Höhe	13,50 m
Flügelfläche	235,60 m ²
Leergewicht	37.813 kg
Startgewicht	77.500 kg
Reisegeschwindigkeit	460 km/h
Höchstgeschwindigkeit	525 km/h
Dienstgipfelhöhe	6.800 m
Reichweite	5.150 km
Triebwerke	vier luftgekühlte 28-Zylinder- Sternmotoren Pratt & Whitney R-4360-B13 Wasp Major mit je 3500 PS (2574,25 kW)

*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

Stand Frühjahr 2014 - Seite 3

**Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt
und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen.**

Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2014 Source of Details Wikipedia and Internet



Armagnac der TAI



Prototyp Armagnac



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

Stand Frühjahr 2014 - Seite 4

**Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt
und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen.**

Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2014 Source of Details Wikipedia and Internet



Armagnac der SAGETA

